

Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

► B

► M1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2027/97 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 9ης Οκτωβρίου 1997

για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους ◀

(ΕΕ L 285 της 17.10.1997, σ. 1)

Τροποποιείται από:

Επίσημη Εφημερίδα
αριθ. σελίδα ημερομηνία

► M1 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2002 L 140 2 30.5.2002

▼B▼M1**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2027/97 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 9ης Οκτωβρίου 1997

για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους

▼B

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

- (1) ότι, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, είναι ανάγκη να βελτιωθεί το επίπεδο προστασίας των επιβατών των εμπλεκόμενων σε αεροπορικά ατυχήματα·
- (2) ότι οι κανόνες περί ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος διέπονται από τη σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, ή τη σύμβαση αυτή όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955 και τη σύμβαση που έγινε στη Γκουανταλαχάρα στις 18 Σεπτεμβρίου 1961, αναλόγως του ποια εφαρμόζεται, εκάστη αναφερομένη εφεξής, ανάλογα με την περίπτωση, ως «σύμβαση της Βαρσοβίας»· ότι η σύμβαση της Βαρσοβίας εφαρμόζεται σε παγκόσμιο επίπεδο προς όφελος τόσο των επιβατών όσο και των αερομεταφορέων·
- (3) ότι το όριο της ευθύνης που ορίζει η σύμβαση της Βαρσοβίας είναι υπερβολικά χαμηλό σε σχέση με τα σημερινά οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα και συχνά οδηγεί σε δίκες που χρονίζουν και αμαυρώνουν την εικόνα των αεροπορικών μεταφορών· ότι, κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη έχουν αυξήσει διαφορετρόπως το όριο ευθύνης, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν διαφορετικοί όροι μεταφοράς στην εσωτερική αγορά των αεροπορικών μεταφορών·
- (4) ότι, επιπλέον, η σύμβαση της Βαρσοβίας εφαρμόζεται μόνο στις διεθνείς μεταφορές· ότι, στην εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών, έχει εξαλειφθεί η διάκριση μεταξύ εθνικών και διεθνών μεταφορών· ότι είναι συνεπώς σωστό να είναι ίδιο το όριο και ίδια η φύση της ευθύνης τόσο στις εθνικές όσο και στις διεθνείς μεταφορές·
- (5) ότι εδώ και πολύ καιρό αναμένεται μια πλήρης επανεξέταση και αναθεώρηση της σύμβασης της Βαρσοβίας που θα αποτελέσει, μακροπρόθεσμα, μια περισσότερο ενιαία και εφαρμόσιμη απάντηση, σε διεθνές επίπεδο, στο ζήτημα της ευθύνης του αερομεταφορέα στην περίπτωση ατυχήματος· ότι θα πρέπει να συνεχιστούν, μέσω διαπραγματεύσεων σε πολυμερές επίπεδο, οι προσπάθειες

⁽¹⁾ ΕΕ C 104 της 10. 4. 1996, σ. 18 και ΕΕ C 29 της 30. 1. 1997, σ. 10.

⁽²⁾ ΕΕ C 212 της 22. 7. 1996, σ. 38.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1996 (ΕΕ C 320 της 28. 10. 1996, σ. 30), κοινή θέση του Συμβουλίου, της 24ης Φεβρουαρίου 1997 (ΕΕ C 123 της 21. 4. 1997, σ. 89) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 29ης Μαΐου 1997 (ΕΕ C 182 της 16. 6. 1997).

▼B

για την αύξηση των ορίων ευθύνης που επιβάλλει η σύμβαση της Βαρσοβίας·

- (6) ότι, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, είναι ευκταίο να γίνουν ενέργειες σε κοινοτικό επίπεδο, προκειμένου να επιτευχθεί εναρμόνιση στο πεδίο της ευθύνης του αερομεταφορέα, οι οποίες και θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της προστασίας των επιβατών σε παγκόσμια κλίμακα·
- (7) ότι ενδείκνυται να αρθούν όλα τα χρηματικά όρια ευθύνης κατά την έννοια του άρθρου 22 παράγραφος 1 της σύμβασης της Βαρσοβίας ή οποιαδήποτε άλλα νομικά ή συμβατικά όρια, σύμφωνα με τις τάσεις που επικρατούν σήμερα σε διεθνές επίπεδο·
- (8) ότι, για να αποφευχθούν περιπτώσεις κατά τις οποίες τα θύματα ατυχημάτων δεν θα αποζημιώνονται, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς, όταν υπάρχουν απαιτήσεις λόγω θανάτου, τραυματισμού ή άλλης σωματικής βλάβης επιβάτη κατά την έννοια του άρθρου 17 της σύμβασης της Βαρσοβίας, δεν θα πρέπει να δικαιούνται να επικαλεσθούν το άρθρο 20 παράγραφος 1 της σύμβασης της Βαρσοβίας, μέχρι ενός καθορισμένου ορίου·
- (9) ότι οι κοινοτικοί αερομεταφορείς μπορούν να απαλλάσσονται από την ευθύνη τους σε περίπτωση εξ αμελείας συνυπαιτιότητας του συγκεκριμένου επιβάτη·
- (10) ότι είναι ανάγκη να διευκρινισθούν οι υποχρεώσεις του παρόντος κανονισμού υπό το πρίσμα του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων⁽¹⁾· ότι, ως προς αυτό, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς θα πρέπει να ασφαλιζονται μέχρι ενός ορίου καθοριζόμενου στον παρόντα κανονισμό·
- (11) ότι οι κοινοτικοί αερομεταφορείς θα πρέπει να έχουν πάντοτε το δικαίωμα να εγείρουν απαιτήσεις κατά τρίτων·
- (12) ότι η ταχεία καταβολή προκαταβολής μπορεί να βοηθήσει σημαντικά τους τραυματισμένους επιβάτες ή τα δικαιούμενα αποζημιώσεως φυσικά πρόσωπα να αντιμετωπίσουν τα άμεσα έξοδα συνεπεία του αεροπορικού ατυχήματος·
- (13) ότι οι κανόνες για τη φύση και τον περιορισμό της ευθύνης σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού ή άλλης σωματικής βλάβης που έχει υποστεί επιβάτης συνιστούν μέρος των όρων της μεταφοράς στις μεταξύ μεταφορέα και επιβάτη συμβάσεις αεροπορικής μεταφοράς· ότι, προκειμένου να μειωθεί ο κίνδυνος στρέβλωσης του ανταγωνισμού, οι μεταφορείς τρίτων χωρών θα πρέπει να ενημερώνουν επαρκώς τους επιβάτες για τους όρους τους όσον αφορά τη μεταφορά·
- (14) ότι είναι ενδεδειγμένο και αναγκαίο τα χρηματικά όρια τα οποία τίθενται στο παρόντα κανονισμό να επανεξετάζονται προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι οικονομικές εξελίξεις και οι εξελίξεις στα διεθνή fora·
- (15) ότι η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) επανεξετάζει τώρα τη σύμβαση της Βαρσοβίας· ότι, εν αναμονή των σχετικών αποτελεσμάτων, προσωρινές κοινοτικές ενέργειες θα ενισχύσουν την προστασία των επιβατών· ότι το Συμβούλιο θα πρέπει να επανεξετάσει τον παρόντα κανονισμό το συντομότερο δυνατόν μετά την εκ μέρους της ΔΟΠΑ επανεξέταση,

(¹) ΕΕ L 240 της 24. 8. 1992, σ. 1.

▼ **B**

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

▼ **M1***Άρθρο 1*

Ο παρών κανονισμός θέτει σε εφαρμογή τις σχετικές διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ σε ό,τι αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και καθορίζει μερικές επιπλέον διατάξεις. Επίσης, επεκτείνει την εφαρμογή των διατάξεων αυτών στην αεροπορική μεταφορά εντός ενός κράτους μέλους.

Άρθρο 2

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:
 - α) «αερομεταφορέας»: επιχείρηση αερομεταφορών με νόμιμη άδεια λειτουργίας·
 - β) «κοινοτικός αερομεταφορέας»: αερομεταφορέας με νόμιμη άδεια λειτουργίας εκδοθείσα από κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92·
 - γ) «δικαιούχος αποζημίωσης»: ο επιβάτης ή κάθε πρόσωπο το οποίο έχει δικαίωμα να εγείρει απαιτήσεις αντ' αυτού, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο·
 - δ) «αποσκευές»: εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, όλες οι αποσκευές, τόσο οι παραδιδόμενες κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων όσο και οι μη παραδιδόμενες κατά τον έλεγχο κατά την έννοια του άρθρου 17 παράγραφος 4 της σύμβασης του Μόντρεαλ·
 - ε) «ΕΤΔ»: ειδικό τραβηκτικό δικαίωμα κατά τα οριζόμενα από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο·
 - στ) «Σύμβαση της Βαρσοβίας»: η σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων που έχουν σχέση με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία υπεγράφη στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, ή η σύμβαση της Βαρσοβίας, όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955, και η συμπληρωματική σύμβαση της σύμβασης της Βαρσοβίας που έγινε στη Γκουανταλαχάρα στις 18 Σεπτεμβρίου 1961·
 - ζ) «σύμβαση του Μόντρεαλ»: η σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999.
2. Έννοιες περιεχόμενες στον παρόντα κανονισμό και μη οριζόμενες στην παράγραφο 1, είναι ταυτόσημες με τις έννοιες που χρησιμοποιούνται στη σύμβαση του Μόντρεαλ.

Άρθρο 3

1. Η ευθύνη ενός κοινοτικού αερομεταφορέα έναντι επιβατών και των αποσκευών τους διέπεται από όλες τις διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ σχετικά με την εν λόγω ευθύνη.
2. Η υποχρέωση ασφάλισης που ορίζεται στο άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 όσον αφορά την ευθύνη έναντι επιβατών έχει την έννοια ότι ο κοινοτικός αερομεταφορέας απαιτείται να ασφαλίζεται μέχρι ενός ποσού που θα εξασφαλίζει ότι όλα τα πρόσωπα που δικαιούνται αποζημίωσης θα λάβουν όλο το ποσό που δικαιούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 3α

Το συμπληρωματικό ποσό, το οποίο μπορεί να ζητήσει κοινοτικός αερομεταφορέας σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ, όταν ένας επιβάτης κάνει ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος για την παράδοση της αποσκευής του στον τόπο προορισμού, βασίζεται σε τιμολόγιο συνδεδεμένο με τα πρόσθετα έξοδα που συνεπάγεται η μεταφορά και η ασφάλιση της αποσκευής, τα οποία υπερβαίνουν τα έξοδα

▼ **M1**

για αποσκευές που τιμώνται έως το όριο ευθύνης. Το τιμολόγιο διατίθεται στους επιβάτες, εφόσον το ζητήσουν.

Άρθρο 5

1. Ο κοινοτικός αερομεταφορέας οφείλει να καταβάλει αμελλητί, οπωσδήποτε δε δεκαπέντε ημέρες το αργότερο αφ' ής στιγμής εξακριβωθεί η ταυτότητα του φυσικού προσώπου το οποίο δικαιούται την αποζημίωση, την απαιτούμενη προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών, ανάλογα με το μέγεθος της ζημίας που υπέστη.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, η προκαταβολή ισούται τουλάχιστον με το ισοδύναμο 16 000 ΕΤΔ σε ευρώ ανά επιβάτη σε περίπτωση θανάτου.

3. Η προκαταβολή δεν συνιστά αναγνώριση της ευθύνης και μπορεί να αφαιρεθεί από οιαδήποτε μεταγενέστερη πληρωμή λόγω ευθύνης του κοινοτικού αερομεταφορέα· ωστόσο δεν επιστρέφεται, εκτός από τις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 20 της σύμβασης του Μόντρεαλ ή στις περιπτώσεις που το πρόσωπο που έλαβε την προκαταβολή δεν ήταν δικαιούχος αποζημίωσης.

Άρθρο 6

1. Όλοι οι αερομεταφορείς, οσάκις πωλούν αεροπορική μεταφορά στην Κοινότητα, εξασφαλίζουν ότι διατίθεται στους επιβάτες, σε όλα τα σημεία πώλησης καθώς και στις πωλήσεις μέσω τηλεφώνου και Διαδικτύου, περίληψη των κύριων διατάξεων που διέπουν την ευθύνη για τους επιβάτες και τις αποσκευές τους, ιδίως των προθεσμιών για την άσκηση αγωγής αποζημίωσης και της δυνατότητας υποβολής ειδικής δήλωσης για αποσκευές. Προκειμένου να συμμορφώνονται προς την εν λόγω απαίτηση πληροφόρησης, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς κάνουν χρήση του σημειώματος που παρατίθεται στο παράρτημα. Η περίληψη ή το σημείωμα αυτό δεν μπορεί να χρησιμοποιείται ως βάση για απαίτηση αποζημίωσης ούτε για την ερμηνεία των διατάξεων του παρόντος κανονισμού ή της σύμβασης του Μόντρεαλ.

2. Επιπροσθέτως των απαιτήσεων πληροφόρησης που ορίζονται στην παράγραφο 1, όλοι οι κοινοτικοί αερομεταφορείς παρέχουν γραπτώς σε κάθε επιβάτη για αεροπορική μεταφορά που παρέχεται ή αγοράζεται στην Κοινότητα:

- το όριο ευθύνης του αερομεταφορέα, εφόσον υπάρχει, που ισχύει για τη συγκεκριμένη πτήση σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού,
- το όριο ευθύνης του αερομεταφορέα που ισχύει για τη συγκεκριμένη πτήση σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή φθοράς της αποσκευής και ειδοποίηση ότι αποσκευές αξίας μεγαλύτερης του ορίου αυτού θα πρέπει να υποδεικνύονται στον αερομεταφορέα κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων ή να ασφαλίζονται πλήρως από τον επιβάτη πριν από το ταξίδι,
- το όριο ευθύνης του αερομεταφορέα που ισχύει για τη συγκεκριμένη πτήση σε περίπτωση ζημίας λόγω καθυστέρησης.

3. Για όλες τις μεταφορές που εκτελούνται από κοινοτικούς αερομεταφορείς, τα όρια που αναγράφονται, σύμφωνα με τις απαιτήσεις πληροφόρησης των παραγράφων 1 και 2, είναι εκείνα που ορίζει ο παρών κανονισμός, εκτός εάν ο κοινοτικός αερομεταφορέας εκούσια εφαρμόζει υψηλότερα όρια. Για όλες τις μεταφορές που εκτελούνται από μη κοινοτικούς αερομεταφορείς, οι παράγραφοι 1 και 2 εφαρμόζονται μόνον για τη μεταφορά προς, από ή εντός της Κοινότητας.

▼M1*Άρθρο 7*

Το αργότερο τρία έτη μετά την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 889/2002⁽¹⁾, η Επιτροπή εκπονεί έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Η Επιτροπή εξετάζει ιδίως εάν είναι αναγκαίο να αναθεωρηθούν τα ποσά που αναγράφονται στα σχετικά άρθρα της σύμβασης του Μόντρεαλ με βάση τις οικονομικές εξελίξεις και τις κοινοποιήσεις της ΔΟΠΑ ως θεματοφύλακα.

▼B*Άρθρο 8*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει ένα έτος μετά την ημερομηνία της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

⁽¹⁾ ΕΕ L 140 της 30.5.2002, σ. 2.

▼ M1

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ευθύνη των αερομεταφορέων έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους

Το παρόν πληροφοριακό σημείωμα συνοψίζει τους κανόνες περί ευθύνης που εφαρμόζουν οι κοινοτικοί αερομεταφορείς σύμφωνα με τις απαιτήσεις της κοινοτικής νομοθεσίας και της σύμβασης του Μόντρεαλ.

Αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού

Δεν υπάρχουν οικονομικά όρια αποζημίωσης για τραυματισμό ή θάνατο επιβατών. Για βλάβες έως 100 000 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα), ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να αμφισβητήσει απαιτήσεις για αποζημίωση. Άνω του ποσού αυτού, ο αερομεταφορέας μπορεί να αντικρούσει αίτηση εφόσον αποδείξει ότι η βλάβη δεν οφείλεται σε αμέλειά του ή σε υπαιτιότητά του.

Προκαταβολές

Σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη, ο αερομεταφορέας οφείλει να καταβάλει προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών εντός 15 ημερών από τον προσδιορισμό της ταυτότητας του δικαιούχου αποζημίωσης. Σε περίπτωση θανάτου, η εν λόγω προκαταβολή δεν είναι κατώτερη των 16 000 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα).

Καθυστέρηση επιβατών

Σε περίπτωση καθυστέρησης επιβατών, ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τις ζημίες εκτός εάν έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφευχθεί η καθυστέρηση ή εκτός εάν ήταν αδύνατον να λάβει τα μέτρα αυτά. Η ευθύνη λόγω καθυστέρησης επιβατών περιορίζεται στα 4 150 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα).

Καθυστέρηση αποσκευών

Σε περίπτωση καθυστέρησης αποσκευών, ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τις ζημίες εκτός εάν έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφευχθεί η καθυστέρηση ή εκτός εάν ήταν αδύνατον να λάβει τα μέτρα αυτά. Η ευθύνη λόγω καθυστέρησης αποσκευών περιορίζεται στα 1 000 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα).

Καταστροφή, απώλεια ή φθορά αποσκευών

Ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για την καταστροφή, απώλεια ή φθορά αποσκευών έως 1 000 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα). Σε περίπτωση που οι αποσκευές έχουν παραδοθεί κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος ακόμη και εάν η ζημία δεν οφείλεται σε δική του υπαιτιότητα, εκτός εάν η αποσκευή έφερε ελάττωμα. Σε περίπτωση που οι αποσκευές δεν έχουν παραδοθεί κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος μόνον εφόσον η ζημία οφείλεται σε υπαιτιότητά του.

Ανώτερα όρια για αποσκευές

Ένας επιβάτης μπορεί να τύχει υψηλότερου ορίου ευθύνης εφόσον κάνει ειδική δήλωση το αργότερο κατά την παράδοση των αποσκευών κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων και εφόσον πληρώσει ένα συμπληρωματικό ποσό.

Καταγγελίες για αποσκευές

Σε περίπτωση φθοράς, καθυστέρησης, απώλειας ή καταστροφής αποσκευών, ο επιβάτης οφείλει να υποβάλει γραπτή καταγγελία στον αερομεταφορέα το ταχύτερο δυνατό. Σε περίπτωση φθοράς αποσκευών που έχουν παραδοθεί κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων, ο επιβάτης οφείλει να υποβάλει γραπτή καταγγελία στον αερομεταφορέα εντός επτά ημερών, και σε περίπτωση καθυστέρησης εντός είκοσι μιας ημερών, σε αμφότερες τις περιπτώσεις από την ημερομηνία κατά την οποία οι αποσκευές τέθηκαν στην διάθεση του επιβάτη.

Ευθύνη συμβαλλομένων και πραγματικών αερομεταφορέων

Εάν ο αερομεταφορέας που αναλαμβάνει την πτήση δεν είναι ο ίδιος με το συμβαλλόμενο αερομεταφορέα, ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να απευθύνει καταγγελία ή να απαιτήσει αποζημίωση και από τους δύο

▼ M1

αερομεταφορείς. Εάν το όνομα ή ο κωδικός ενός αερομεταφορέα αναγράφεται στο εισιτήριο, αυτός ο αερομεταφορέας είναι ο συμβαλλόμενος αερομεταφορέας.

Χρονικό περιθώριο για την άσκηση αγωγής

Η άσκηση αγωγής για την αξίωση αποζημίωσης υποβάλλεται εντός δύο ετών από την ημερομηνία άφιξης του αεροσκάφους ή από την ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να φθάσει το αεροσκάφος.

Βάση της πληροφόρησης

Βάση για τους ανωτέρω κανόνες είναι η σύμβαση του Μόντρεαλ της 28ης Μαΐου 1999, η οποία εφαρμόζεται στην Κοινότητα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002, και με την εθνική νομοθεσία των κρατών μελών.